SENIN

Iarna-i grea, omătul mare... Însă C-130 HERCULES
își vede de misiunile sale în Afganistan

CONVOCARE DE SPECIALITATE

La jumătatea lunii ianuarie, Baza 90 Transport Aerian a fost gazda convocării de specialitate cu comandanții, instructorii șefi cu siguranța zborului și locțiitorii comandanților pentru logistică din bazele aeriene și structurile direct subordonate Statului Major al Forțelor Aeriene.

Principalele probleme care au fost prezentate și detaliate în cadrul convocării, urmând a fi parcurse în anul de instrucție 2003–2004, le-au reprezentat Planul de restructurare al Forțelor Aeriene, Factorii de risc privind siguranța zborului și Concepția de instruire în zbor. Acestora li se adaugă elementele de medicină aeronautică ce influențează în mod direct executarea zborului.

Punctul de noutate al convocării l-a constituit faptul că, pentru toate structurile care au fost implicate în această activitate, au fost proiectate misiunile specifice și s-au precizat resursele alocate pentru îndeplinirea lor, inclusiv pentru piloții neoperaționalizați, care vor executa 30 de ore de zbor pe an, așa cum prevăd standardele NATO.

În perioada următoare, **generalul-locotenent Constantin Gheorghe, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene,** va purta un nou dialog cu comandanții structurilor implicate în această activitate, care între timp își vor însuși Concepția de instruire în zbor, urmând a fi puse la punct ultimele detalii legate de anul de instrucție 2003–2004.

Un material amplu despre această convocare vom publica în numărul următor al revistei.

REPERE - 2003
GÂNDURI ȘI RESPONSABILITĂȚI PENTRU NOUL AN
paginile 2-3

Mass media și publicul
CRIZA DE COMUNICARE
pagina 6

NICI IARNA NU SE ODIHNESC...
pagina 4

Manifestare omagială la Paris
pagina 8

AP~RAREA AERIAN~ INTEGRAT~ A ROM@NIEI

Începând cu luna februarie 2001, Statul Major al Forțelor Aeriene derulează, împreună cu Comitetul NATO de Apărare Aeriană, **"Studiul privind apărarea aeriană a României"**.

La definitivarea studiului au contribuit, pe domenii specifice, **generalul-locotenent Constantin Gheorghe,** șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, **generalul-locotenent Ion Magdalena,** locțiitorul șefului Statului Major al Forțelor Aeriene, **generalul-maior Gheorghe Catrina,** comandantul Centrului Operațional Aerian Principal.

Studiul și-a propus să evalueze apărarea aeriană a României și să propună măsuri pentru îmbunătățirea acesteia, în acord cu standardele și exigențele NATO.

Studiul s-a derulat în **cinci etape:** supraveghere radar; aviație de vânătoare; artilerie și rachete sol-aer; comandă, control și comunicații; raport final. După analiza apărării aeriene pe componentele ei de bază, ultima etapă integrează concluziile și recomandările anterioare. Primele patru etape sunt deja încheiate, iar raportul final va fi gata în ianuarie-februarie anul acesta.

La întocmirea studiului s-a lucrat în două echipe. Pe de o parte, **ECHIPA NATO,** compusă din **Jim Lovel,** șeful Secției Apărare Aeriană, și **Guy Cherruell,** analist principal în Directoratul de Apărare Aeriană și Managementul Traficului Aerian, din cadrul Diviziei de Asigurare a Apărării. Pe de altă parte, **ECHIPA ROMÂNĂ,** alcătuită din **locotenent-colonelul Mihai Radu** (coordonator), **căpitan-comandorul Cristian Păvălașc** (pentru probleme de aviație), **colonelul Octavian Sârbu** (pentru probleme de artilerie și rachete antiaeriene), **căpitanul Gheorghe Necula** (pentru probleme de radiolocație) și **colonelul Aurel Tofan** (pentru probleme de comunicații). Echipa română a fost supervizată de **generalul de brigadă Marinel Nicolae,** directorul Statului Major al Forțelor Aeriene.

Statul Major al Forțelor Aeriene a trecut deja la materializarea recomandărilor studiului, prin planificarea acțiunilor prevăzute în Planul Național de Aderare. Astfel, au fost prevăzute măsuri pentru îndeplinirea recomandărilor privind supravegherea din ciclul 3 MAP și, în continuare, din ciclul 4 MAP (Membership Action Plan). În plus, elemente semnificative privind apărarea aeriană, inclusiv aviația de vânătoare și rachetele sol-aer, au fost incluse în propunerile Statului Major al Forțelor Aeriene privind stabilirea **calendarului de aderare,** în special pentru obiectivul integrarea apărării aeriene naționale și conectarea la NATINEADS.

De asemenea, Statul Major al Forțelor Aeriene a întocmit și înaintat Statului Major General propuneri pentru **"Concepția privind apărarea aeriană integrată a României",** document care reflectă, sintetic, concluziile și recomandările studiului la care ne-am referit, cu o acoperire în timp de 10–15 ani.

Publicație editată de
Statul Major al Forțelor Aeriene

Nr. 1 (53) • IANUARIE – 2003

GÂNDURI ŞI RESPONSABILITĂŢI PENTRU NOUL AN

Debutul celui de-al treilea an din acest secol şi apariţia primului nostru număr din ianuarie ne-au prilejuit abordarea, cu câţiva şefi de compartimente din structura Statului Major al Forţelor Aeriene, a principalelor obiective care stau în faţa lor în perioada imediat următoare, grupate sub sigla REPERE –2003.

Aşadar, ce sarcini prioritare au rezultat, pentru serviciile şi secţiile respective, din activităţile ce se vor desfăşura în categoria noastră de forţe armate, din atribuţiile ce le revin în mod curent? Cum concep, concret, rezolvarea noilor sau mai vechilor sarcini, în contextul etapei pe care o străbatem? Care va fi eficienţa acţiunilor întreprinse?

Sub semnul acestor întrebări, am consemnat răspunsurile primite, urmând ca unele din ideile expuse, precum şi situaţia din celelalte compartimente, necuprinse în aceste pagini, să facă obiectul unor abordări ulterioare.

Comandor IOSIF BĂLAN:

Redimensionări esenţiale

În cadrul procesului complex de restructurare a Forţelor Aeriene, Serviciul Operaţii şi Instrucţie va cunoaşte transformări structurale care vor duce la fluidizarea şi eliminarea birocraţiei în circuitul informaţiilor de conducere a pregătirii, instruirii, întrebuinţării şi conducerii marilor unităţi şi unităţilor din Forţele Aeriene. Eforturile noastre proiectează viitorul anilor 2007–2020 şi au în vedere realizarea unui sistem integrat de apărare aeriană, compatibil şi interoperabil cu sistemele similare din armatele altor state membre NATO, bazat pe o nouă filozofie de întrebuinţare şi conducere a forţelor specializate în apărarea aeriană.

Obiectivul principal pentru compartimentul nostru îl constituie pregătirea şi antrenarea structurii de forţe în concordanţă cu resursele previzionate a fi disponibile, întrebuinţarea ei graduală în funcţie de ameninţări sau cereri în toate zonele ţării şi în afara acesteia, în misiuni sub egida ONU/OSCE de apărare colectivă sau naţională, dar şi organizarea susţinerii şi retragerii acesteia din teatrul de acţiuni.

Paşii spre îndeplinirea obiectivelor clar conturate pentru anul 2003, marcaţi decisiv de momentul Praga 2002 – invitarea României de aderare la NATO – sunt mulţi, ritmici, susţinuţi şi vizează:

– definitivarea organizării Statului Major al Forţelor Aeriene şi coordonarea procesului de reorganizare a structurilor acestuia;

– îndeplinirea funcţiilor ce derivă din rolul Statului Major al Forţelor Aeriene de generator de forţă şi începerea procesului de transfer al unităţilor operaţionalizate;

– evaluarea capacităţii de luptă a marilor unităţi şi unităţilor prin scoaterea la alarmă şi organizarea executării serviciului de Poliţie Aeriană;

– organizarea participării la exerciţii şi aplicaţii pe teritoriul naţional (tragerile de luptă cu aviaţia, rachetele sol-aer şi artileria antiaeriană) şi în afara acestuia (CORNERSTONE, SILENT HORSE etc.);

– eficientizarea şi standardizarea pregătirii la nivelul luptătorului modern, specializat, performant în acţiunile sale, la tehnica de luptă superinformatizată pe care o deserveşte într-un câmp de luptă ostil;

– elaborarea Doctrinei Operaţionale a Forţelor Aeriene şi a altor manuale, regulamente şi reglementări care vor stipula, în contextul noii poziţii a României, ca membru NATO, acţiunile Forţelor Aeriene;

– coordonarea activităţii de control şi evaluare în cadrul comandamentelor şi structurilor subordonate, analizarea permanentă a documentelor de conducere şi evidenţă a instrucţiei;

– formarea şi dezvoltarea deprinderilor de luptători ale piloţilor, rachetiştilor, radiolocatoriştilor în instituţiile de învăţământ ale Statului Major al Forţelor Aeriene;

– îndeplinirea obiectivelor propuse în concepţia de învăţare a limbilor străine de către personalul militar şi civil;

– armonizarea permanentă a dinamicii tuturor tipurilor de cursuri în perspectiva reducerii efectivelor şi introducerii în dotare a tehnicii noi (avioane, rachete sol-aer, radiolocaţie).

Căpitan-comandor NICOLAE JIANU:

Siguranţa zborului – o problemă de permanentă actualitate

Şi în anul 2003 siguranţa zborului va constitui o latură deosebit de importantă a activităţii aeronautice, fiind responsabilitatea întregului personal. Niciodată nu trebuie să se facă rabat la siguranţă. Performanţa în domeniul siguranţei nu trebuie să fie un rezultat al hazardului; ea este o stare a sistemului aeronautic, care trebuie să monitorizeze continuu activitatea tuturor celor implicaţi direct sau indirect în zborul fiecărei aeronave. Consecinţele unei slabe prestaţii în domeniul siguranţei vor determina, fără îndoială, scăderea accentuată a performanţei operaţionale. Altfel spus, siguranţa zborului nu trebuie să fie "o formă fără fond" şi nici "artă pentru artă". Măsura eficienţei ei este îndeplinirea tuturor misiunilor cu minimum de evenimente de zbor.

Bazele aeriene şi structurile direct subordonate Statului Major al Forţelor Aeriene, cu responsabilităţile distincte privind instruirea de zbor, au primit, în cadrul convocării de specialitate, într-o manieră deosebită faţă de anii anteriori, sarcinile specifice de instruire şi resursele disponibile pentru pregătirea personalului navigant şi a unor structuri operaţionale. Din punctul de vedere al secţiei Securitate Zbor din Statul Major al Forţelor Aeriene, în acest an, siguranţa zborului va fi capitalul de eficienţă al instruirii, de încredere în forţele proprii şi de imagine a forţelor aeriene. La constituirea şi consolidarea lui vor contribui structurile de comandament şi structurile care răspund nemijlocit de instruirea personalului navigant şi de siguranţa zborului, prin profesionalismul piloţilor, tehnicienilor şi navigatorilor, prin planificarea şi executarea riguroasă a misiunilor de zbor şi prin întrebuinţarea eficientă a resurselor disponibile. Cu alte cuvinte, dacă acest capital va avea dimensiuni considerabile, vom fi cu atât mai bogaţi în realizări şi mai săraci în evenimente de zbor.

În opinia mea, creşterea nivelului de siguranţă a zborului implică: ◆ o informaţie corectă, de calitate şi în timp real; ◆ stabilirea unor obiective fezabile, în ordinea priorităţilor, în termene realiste; ◆ analiza sistemului, a resurselor la dispoziţie, a compatibilităţilor/incompatibilităţilor componentelor sistemului în relaţiile lor funcţionale şi estimarea cât mai precisă a rezultatelor; ◆ ca eficientizarea tuturor activităţilor de pregătire şi instruire în zbor să ia mereu în calcul resursele umane, materiale şi financiare avute la dispoziţie; ◆ ca deciziile comandanţilor să fie luate pe criterii obiective, în baza unor proceduri corecte; ◆ ca sarcinile să fie atribuite unor colective care să fie funcţionale, în care fiecare să poată să-şi manifeste nivelul de competenţă; ◆ ca încărcarea cu sarcini a fiecărui subordonat să fie echilibrată şi să ţină cont de calităţile şi defectele persoanei respective; ◆ stimularea iniţiativei subordonaţilor, iniţiativă care, altfel, trebuie să fie permanent sub controlul comandanţilor sau al factorilor de decizie şi eliminarea atitudinii de aşteptare şi impulsionare "de sus"; ◆ atenţia sporită a comandanţilor de la toate eşalonele pentru problemele sociale ale subordonaţilor, la activitatea lor în afara unităţii; ◆ analiza influenţei factorului uman, extinsă de la personalul navigant către fiecare din celelalte categorii de personal implicate în fenomenul de zbor.

Cu alte cuvinte, **siguranţa zborului este datoria fiecăruia.** Este datoria echipei de conducere de a defini scopul şi limitările operaţiilor aeriene astfel încât riscurile asumate să nu depăşească câştigurile. Iar mai presus de toate acestea este datoria fiecărui membru al sistemului de a evita introducerea unor elemente de perturbaţie care ar putea înclina balanţa în sensul creşterii nejustificate a nivelului de risc şi de a urmări identificarea şi eradicarea unor astfel de elemente. Şi mai clar: siguranţa zborului nu este atributul de serviciu sau îndatorirea unei anumite persoane. **Siguranţa zborului este o problemă de lucru în echipă şi este realizată de oameni pentru oameni!**

REPERE

Căpitan-comandor TACHE JURUBESCU:

O nouă concepţie în evaluarea factorului uman

Succesul istoric marcat de România la sfârşitul anului trecut, cu ocazia summit-ului NATO de la Praga, reprezintă şi pentru **Serviciul resurse umane** din Statul Major al Forţelor Aeriene un punct de plecare spre reconsiderarea filozofiei umane, a rezolvării operative a problemelor în care suntem implicaţi.

Procesul de reformă al sistemului militar şi, implicit, al Forţelor Aeriene, început cu mult înainte de momentul Praga, va fi continuat. El se înscrie pe coordonatele care fuseseră stabilite deja: alinierea la standardele şi conceptele occidentale şi aderarea la familia ţărilor democratice, de care aparţinem de drept.

Plecând de la ţelul fixat încă din faza de "partener" al Alianţei Nord-Atlantice şi întărit o dată cu invitarea ţării noastre de a adera la NATO, acela de a deveni o forţă mai flexibilă, mai eficientă, interoperabilă cu forţele similare ale Alianţei, Forţele Aeriene şi-au stabilit "dimensiunea" şi configuraţia şi au pus deja în aplicare un plan vizând reorganizarea structurală şi modernizarea tuturor compartimentelor componente. În acest amplu proces, resursele umane capătă valenţe noi. Dintr-o resursă aflată în derivă, ca urmare a incertitudinii şi a multiplelor etape de transformare, elementul uman din ecuaţia forţelor aeriene devine elementul principal, supus organelor de decizie în această etapă de transformare. La structuri noi, construite pe principiul eficienţei şi al suficienţei defensive, dar şi ca urmare a angajamentelor pe care ţara şi le-a asumat în cadrul Alianţei, se impune aplicarea unei noi concepţii.

În prezent, ne aflăm în plin proces de analiză a calităţii personalului existent, comparativ cu cerinţele noii structuri de forţe şi, evident, cu aplicarea Ghidului carierei militare, căutându-se astfel răspuns la întrebarea **ce resurse umane sunt necesare în prezent şi în viitor?** pentru a asigura realizarea cerinţelor "Forţei Obiectiv 2007". Noua concepţie în domeniul resurselor umane din Forţele Aeriene, care va face obiectul unei analize în numerele viitoare ale revistei, se bazează pe găsirea răspunsurilor la cele trei întrebări de bază necesare formulării strategiei de personal, şi anume: **unde ne situăm în prezent, unde dorim să ajungem şi cum trebuie să acţionăm pentru a ajunge unde ne-am propus**? Prin această concepţie se promovează câteva principii care vor determina o transparenţă totală, şanse egale de promovare pentru tot personalul, urmărirea şi îndrumarea evoluţiei în carieră, promovarea calităţii, gestiunea recompenselor – elemente fundamentale pentru concretizarea programelor privind **obţinerea, reţinerea, motivarea şi dezvoltarea resurselor umane** necesare sistemului.

În acelaşi timp, anul 2003 este unul deosebit de greu, având în vedere aplicarea planurilor stabilite privind desfiinţarea, transformarea şi resubordonarea unui număr semnificativ de mari unităţi, unităţi şi formaţiuni din structura Forţelor Aeriene. Avem convingerea că vom face faţă acestor încercări. Vom răspunde şi solicitărilor pe care Alianţa deja le-a formulat, de a asigura încadrarea unor funcţii din structuri NATO cu personal din Forţele Aeriene, recunoscând astfel calitatea deosebită a personalului nostru.

Colonel SILVIU POPESCU:

Planificarea, coordonarea şi monitorizarea programelor – mai eficiente!

În vederea îndeplinirii Planului anual de modernizare şi pregătire a Forţelor Aeriene pe anul 2003, ne vom concentra efortul bugetar în direcţia finanţării unor obiective importante, cum ar fi: managementul

-2003

spaţiului aerian şi apărarea aeriană; restructurarea şi operaţionalizarea forţelor; îmbunătăţirea sprijinului logistic pentru tehnica de luptă din organica Forţelor Active; modernizarea infrastructurii de aerodrom şi crearea de facilităţi în dispozitivele de luptă, potrivit standardelor NATO; continuarea programelor de modernizare (achiziţii) de tehnică şi echipamente.

O atenţie deosebită vom acorda îmbunătăţirii sistemului informaţional şi decizional de planificare a resurselor pentru apărare, prin conectarea tuturor unităţilor active din Forţele Aeriene la "Programul D.R.M.M.". Totodată, vom asigura o conlucrare mai eficientă cu compartimentele implicate în gestionarea resurselor financiare, materiale şi umane în scopul îndeplinirii obiectivelor Forţelor Aeriene, prin modificarea actualelor instrucţiuni pe linia planificării.

Şi, nu în ultimul rând, vom acţiona pentru creşterea exigenţei şi responsabilităţii tuturor factorilor de răspundere în gestionarea cu chibzuinţă şi eficienţă a resurselor financiare. Sperăm ca în anul 2003 întreaga noastră activitate – vizând, în principal, planificarea, coordonarea şi monitorizarea programelor – să fie mai eficientă, mai aproape de aşteptările şi exigenţele beneficiarilor.

modernizare şi

are
e de

comandă-control, supraveghere-avertizare, de luptă şi logistice cu tehnică, armament, muniţii, combustibili, echipament şi alimente, piese de schimb şi materiale de întreţinere, mijloace de transport şi posibilităţi de manevră, precum şi cu infrastructuri corespunzătoare pentru îndeplinirea cu succes a misiunilor atât pe timp de pace, cât şi în situaţii de criză şi în operaţii.

Este evident că pentru sistemul logistic al Forţelor Aeriene, în anul 2003, ca etapă hotărâtoare pentru realizarea demersurilor Armatei României de aderare la NATO, principalele direcţii de acţiune sunt determinate şi corelaţionate strâns cu principalele sarcini şi angajamente asumate de Forţele Aeriene.

În acest sens, principalele direcţii de acţiune ale sistemului logistic sunt următoarele:

– creşterea progresivă a gradului de disponibilitate al tuturor categoriilor de tehnică din înzes-

trarea Forţelor Aeriene, cu tendinţa de asigurare a unei disponibilităţi medii de 60 la sută. Efectele benefice ale acestui demers se vor reflecta într-o contribuţie substanţială la asigurarea operaţionalizării progresive a structurilor Forţelor Aeriene şi, simultan, în asigurarea resursei necesare îndeplinirii sarcinilor de instrucţie pentru anii 2003–2004. Principalele eforturi vor fi îndreptate spre realizarea unei mentenanţe de calitate, în scopul asigurării operativităţii sistemului ASOC şi a radarelor FPS-117, a avioanelor MiG-21 LanceR, a elicopterelor de atac IAR-330 SOCAT şi a celor de sprijin IAR-330 PUMA, precum şi a avioanelor de transport C-130 Hercules;

– sprijinirea, în continuare, a organizării conducerii şi desfăşurării procesului de restructurare a Forţelor Aeriene. Contribuţia activităţilor din domeniul logistic este esenţială în derularea acestui proces, prin asigurarea coordonării mişcării bunurilor materiale, a efectuării redistribuirilor şi transporturilor, a asigurării reinstalării şi repunerii în funcţiune a tehnicii, precum şi a identificării şi utilizării optime a spaţiilor de depozitare. Simultan şi complementar acestei activităţi, o mare atenţie se va acorda în continuare procesului de valorificare a tehnicii şi materialelor excedentare, atipice sau cu uzură fizică mare;

– redimensionarea judicioasă a sistemului logistic de mentenanţă al tehnicii din înzestrare pe două Centre de Mentenanţă, în condiţiile în care în anul 2003 urmează a se desfiinţa cinci structuri de reparaţii. În acest sens, soluţia optimă pentru executarea oportună a mentenanţei va fi externalizarea activităţilor, în special pentru tehnica comună;

– extinderea şi intensificarea pregătirii şi antrenării specialiştilor din structurile logistice de la toate nivelele, atât pentru creşterea gradului de cunoaştere a limbii engleze, cât şi pentru cunoaşterea şi aplicarea procedurilor şi tipizatelor logistice care se utilizează de către membrii NATO. În acest sens, la exerciţiile internaţionale planificate pentru anul 2003 vor fi implicate, preponderent, structurile logistice şi specialiştii din bazele aeriene şi celelalte unităţi cu sarcini în acest sens;

– dezvoltarea în continuare a suportului logistic şi de infrastructură pentru asigurarea sarcinilor asumate pe linia sprijinului naţiunii gazdă (HNS), prin executarea reparaţiilor şi întreţinerii facilităţilor de la aerodromurile declarate disponibile pentru operaţii NATO, constituirea unui hangar la Baza 71 Aeriană Câmpia Turzii, întocmirea planurilor de modernizare pentru aerodromurile Feteşti şi Boboc şi înzestrarea şi menţinerea în stare de funcţionalitate a mijloacelor tehnice de deservire aerodrom, de încărcare şi manipulare, de asigurare a combustibililor ş.a.;

– asigurarea stocurilor necesare de combustibili, materiale de întreţinere, piese de schimb, alimente, echipament şi multe alte produse sau servicii necesare desfăşurării normale a tuturor activităţilor Forţelor Aeriene, în limitele bugetare stabilite, cu respectarea prevederilor legale şi în condiţiile externalizării unui număr tot mai mare de activităţi, cum sunt hrănirea efectivelor din instituţiile de învăţământ şi alimentarea cu combustibili de aviaţie pe aerodromul de la Câmpia Turzii.

Colonel ŞTEFAN IONESCU:

Comunicaţii oportune şi sigure

Ţinta noastră este, şi pentru 2003, modernizarea comunicaţiilor. Deziderat realizat prin înlocuirea mijloacelor depăşite moral, trecerea de la comunicaţiile analogice la cele digitale, pregătirea personalului în dinamica restructurării, activităţi care duc, în final, la interoperabilitatea cu comunicaţiile NATO.

În domeniul comunicaţiilor telefonice şi de transmiteri de date, am pus accent pe implementarea în cât mai multe unităţi a centrelor STAR, prin care se asigură legături oportune şi sigure, concomitent cu reducerea costurilor pe închirieri de circuite de la Romtelecom. Prin Reţeaua de Transmisiuni Permanentă a STAR, am asigurat canale de date cu capacităţi între 9,6 şi 128 kbs pentru sistemele ASOC, Intranet, SIMIN, FDEx, STASA, VCSS, monitorizarea staţiilor radio pentru Poliţia Aeriană, înlocuirea circuitelor de voce.

Comunicaţiile radio beneficiază de achiziţii de staţii radio digitale în reţeaua strategică sol-sol şi în reţelele sol-aer, prin care am declanşat realizarea acoperirii radio naţionale pentru dirijarea aeronavelor în misiunile de poliţie aeriană.

În domeniul informatic continuăm dotarea, prin achiziţii importante de echipamente active de reţea WAN şi LAN, pentru realizarea reţelei Intranet pe suport STAR, punerea în funcţiune şi recepţia Sistemului Pilot ASOC-final, dezvoltarea conectării la Internet, diseminarea imaginii radar şi transmiterea planurilor de zbor.

Anul 2003 va culege roadele anului precedent prin utilizarea tuturor acestor sisteme de comunicaţii şi informatice.

Comandor COSTICĂ GROSU:

Creşte rolul informaţiilor militare

Invitaţia de aderare a României la Organizaţia Tratatului Atlanticului de Nord, lansată pe 21.11.2002, la Praga, reprezintă şi pentru compartimentele Informaţii, Cercetare şi Război Electronic din Forţele Aeriene trecerea la o nouă etapă de restructurare şi adaptare ce vizează modernizarea şi creşterea eficienţei acestora. Ca urmare a caracteristicilor şi cerinţelor luptei armate moderne şi a complexităţii situaţiilor politico-militare actuale, rolul informaţiilor devine predominant, iar importanţa structurilor militare de informaţii/cercetare a crescut considerabil.

În anul 2003, structurile de informaţii/cercetare din Statul Major al Forţelor Aeriene vor executa misiuni specifice în zonele de responsabilitate şi de interes, în scopul satisfacerii necesarului de informaţii pentru Forţele Aeriene.

În acest sens, vom acţiona pentru organizarea din timp de pace a unui sistem coerent de procurare, prelucrare, difuzare şi valorificare a informaţiilor cu caracter militar în cadrul structurilor noastre. Pentru aceasta, am întocmit planuri care urmăresc repartizarea responsabilităţilor pe forţe specializate, organizarea suportului de comunicaţii corespunzător unui flux informaţional stabil, în timp de pace, în situaţii de criză şi la război.

Aplicaţia combinată cu Forţele de Supraveghere şi Avertizare Timpurie "NORD 2002", desfăşurată în perioada 14 octombrie –22 noiembrie, organizată de Direcţia Cercetare din Statul Major General cu un număr important de structuri din Statul Major al Forţelor Aeriene, ne-a oferit prilejul să evaluăm capabilităţile acţionale în conformitate cu misiunile specifice ale compartimentelor de informaţii, cercetare şi război electronic.

Cu acest prilej au rezultat concluzii de ordin operaţional care au fost materializate într-un plan de măsuri ce urmăreşte, în perioada 2003–2004, adaptarea misiunilor noastre la specificul misiunilor ce ne revin în cadrul NATO.

Colonel dr. ALEXANDRU ELIAD:

Acţiuni complexe, de mare interes

Şi în anul 2003 vom continua să ne consacrăm eforturile şi competenţa în direcţia asigurării unei asistenţe medicale de calitate, cu mai multă aplecare spre nevoile de sănătate ale oamenilor. Activitatea de prevenire a îmbolnăvirilor, de diagnosticare şi tratament se va desfăşura cu aceeaşi atenţie şi responsabilitate fie că este vorba de cadre militare şi salariaţi civili, fie de elevi, studenţi, militari angajaţi pe bază de contract sau în termen.

În virtutea împlinirii acestor deziderate, susţin ideea obligativităţii ca toţi medicii de medicină generală din reţeaua Statului Major al Forţelor Aeriene să parcurgă un curs de competenţă de medicină de urgenţă. Vom continua perfecţionarea pregătirii personalului nostru, în special a celui din bazele aeriene, prin cursuri de medicină aeronautică, cu obţinerea competenţei în acest domeniu.

Într-un alt plan, vom acţiona pentru reabilitarea tuturor infirmeriilor de unitate şi mare unitate, inclusiv a celei din comandament, pe care dorim să o transformăm în centru medical. Avem, totodată, în vedere dotarea, în regim de urgenţă, cu patru autosanitare sau ambulanţe complet echipate, a bazelor aeriene operaţionale. Într-o perspectivă foarte apropiată, ne gândim la amenajarea la cabana "Oltul", destinată recuperării piloţilor militari, a unui centru de balneofizioterapie şi gimnastică medicală.

Accederea ţării şi armatei noastre în structurile euro-atlantice implică, de la sine, un act medical mai performant, o angajare laborioasă a corpului sanitar în dinamica acţiunilor militare stil NATO. Cu experienţa dobândită în exerciţiile şi aplicaţiile internaţionale desfăşurate în anii precedenţi, considerăm că nu vom fi cu nimic mai prejos în asigurarea medicală reală în cadrul exerciţiilor SILENT HORSE şi CORNERSTONE 2003.

Datorită înţelegerii şi sprijinului primit din partea conducerii categoriei noastre de forţe, am reuşit un lucru bun: implementarea sistemului MEDEVAC pe câteva elicoptere IAR-330 PUMA. Plecând de aici, vom completa dotarea cu truse de urgenţă şi a elicopterelelor din sistemul SOCAT, pentru efectuarea în condiţiuni cât mai apropiate de realitatea câmpului de luptă a misiunilor de căutare-salvare din liniile inamice ale personalului (SAR). Şi, nu în ultimul rând, în acest an vom definitiva pregătirea personalului paramedical la unitatea SMURD din Târgu-Mureş, sub îndrumarea cunoscutului medic Raed Arafat.

Aşadar, gânduri şi responsabilităţi pe măsura importanţei misiunilor pe care Statul Major al Forţelor Aeriene le are de îndeplinit în acest an, pentru a fi o categorie de forţe mai puternică, mai performantă, mai aproape de noile standarde ce le implică accederea în structura euro-atlantică.

După cum se poate constata din afirmaţiile interlocutorilor noştri, direcţiile de acţiune, adevărate fronturi de muncă, sunt clare, aliniamentele au început deja să fie abordate cu rigurozitate şi hotărâre. Motivaţie există. Un cadru prielnic, de asemenea. Raportarea la REPERELE 2003 va fi făcută, de acum, zi de zi şi ceas de ceas prin tot ce se va întreprinde.

NICI IARNA NU SE ODIHNESC...

Înaintăm tăcuți, cu gulerele ridicate și căciulile trase bine peste urechi. Vântul ne suflă nemilos în față, fără să-i pese că gerul năpraznic ne taie răsuflarea. Înaintăm încet, precauți, pe stratul de gheață ca sticla, la a cărui aparție au contribuit în egală măsură ploaia de ieri și temperatura scăzută de astăzi. Nici nu vreu să-mi imaginez cum a fost noaptea trecută... Cum or fi biruit santinelele în frigul acela cumplit?

În poligon

Ajungem în poligon. Subunitatea **locotenentului Marius Stana** este deja acolo. Ședința de distrugere a podurilor a început. Activitatea este intensă. Locul s-a transformat într-un furnicar. Soldații se mișcă repede. Sunt verificate capsele, este ridicat trotilul, se întind cablurile, se leagă apoi capsele la cablu și se verifică circuitul. După introducerea capselor electrice în încărcătura de trotil, toți militarii în termen, sub atenta supraveghere a comandanților de plutoane, examinează dispozitivul astfel realizat, de la un capăt la altul.

Conectarea cablului la explozor se face numai după ce toți militarii se retrag la adăpostul biutelor de protecție. Se încarcă, apoi, explozorul și, la ordinul comandantului de pluton, se declanșează explozia. Adio, poduri!

"Acordăm o atenție deosebită pregătirii tuturor ședințelor care presupun lucrul cu material explozibil – îmi spune **sublocotenentul Gabriel Gheorghe,** pe care **maiorul Marian Vlăsceanu** mi l-a indicat ca fiind cel mai bun ofițer din subordinea sa. În primul rând, fiecare militar în termen trebuie să cunoască foarte bine măsurile de siguranță în poligon și atribuțiunile care îi revin. În al doilea rând, deși oamenii știu foarte bine ceea ce au de făcut, nimeni nu acționează fără a primi ordin de la comandantul de pluton".

Pe terenul de instrucție

În cazarmă, vântul a mai pierdut parcă din intensitate. Pe terenul de instrucție, subunitatea **locotenentului Ștefan Giuhat** a primit misiunea de a executa un drum. În fața noastră se întinde un câmp de steguleț și indicatoare de marcare, de

În câmpul de mine – geniștii, cei care nu pot greși decât o singură dată...

diferite forme, înălțimi și culori. Oricât m-aș strădui, nu reușesc să înțeleg din acest tablou decât faptul că există o anume simetrie în compoziția sa. Comandantul subunității îmi deslușește faptul că indicatoarele de marcare, aparținând completului de distrugeri, materializează în teren toate elementele componente ale drumului care urmează a fi construit: partea carosabilă, ampriza, acostamentul, zona de siguranță etc. Scopul acestei ședințe practice este acela de a-i învăța pe militarii în termen etapele executării unui drum. "Și au de la cine învăța!" – mă asigură comandantul subunității, lăudându-se cu experiența acumulată de militarii angajați pe bază de contract din subordinea sa, în cadrul misiunilor pe care le-au executat în majoritatea bazelor aeriene ale Statului Major al Forțelor Aeriene.

Tot afară, pe terenul de instrucție, își desfășoară activitatea și subunitatea **locotenentului Tiberiu Cozea,** care a primit misiunea de a executa un culoar de trecere într-un câmp de mine. Având în vedere faptul că inamicul este foarte aproape, pentru siguranța militarilor care vor executa acest culoar se inițiază două grenade fumigene care vor asigura mascarea operațiunilor trupelor proprii. **Locotenent-colonelul Dumitru Ciunel** îmi mărturisește că are emoții în ceea ce privește eficacitatea mascării, datorită faptului că grenadele fumigene folosite și-au depășit cu mult termenul de garanție. Însă, după

Colonelul Dumitru Costache – comandantul Regimentului 70 Geniu de Aviație

un minut, întregul câmp de mine a fost acoperit de un strat gros de fum. De această dată, vântul este aliatul nostru. Mascarea fiind asigurată, misiunea poate începe. La ordinul locotenentului Cozea, primii doi militari pornesc târâș, înarmați cu niște bețe speciale cu ajutorul cărora scormonesc cu grijă pământul dinaintea lor, căutând eventualele mine care vor trebui anihilate pentru construirea culoarului. Înaintează încet, paralel, la 1,5 metri unul de celălalt, cercetând cu atenție fiecare centimetru pătrat de pământ. După ce echipa formată din primii doi militari înaintează mai mult de 5 metri, creând un culoar larg de 3 metri prin câmpul de mine, următoarea echipă, formată din alți doi militari, pornește pe urma lor, utilizând aceeași tehnică, pentru a lărgi culoarul de la 3, la 6 metri.

Tineri de nădejde

Așa i-am găsit, la început de an, pe militarii Regimentului 70 Geniu de Aviație. Afară, în frig, la instrucție.

"Militarii noștri sunt permanent în mișcare – mă asigură **locotenent-colonelul Ioan Groza,** șeful statului major al regimentului. Pentru că ați venit iarna, ne-ați găsit în cazarmă, la pregătire. Din martie, când vremea devine favorabilă lucrărilor genistice, vom începe, ca în fiecare an, misiunile în unitățile subordonate Statului Major al Forțelor Aeriene".

La reușita misiunilor pe care militarii Regimentului 70 Geniu de Aviație le vor îndeplini în acest an vor contribui, fără îndoială, alături de cadrele militare ale unității, militarii angajați pe bază de contract – **caporalii Ionuț Gheorghe, Nicolae Sofronie, Gheorghiță Dumitru, Valerică Căruntu, Gheorghe Mocanu, Petre Diaconeasa** și **Paul Niculescu** – și militarii în termen – **soldatul Emil Bumbescu** și **fruntașii Adrian Manole** și **Laurențiu Cuceanu.** Aceștia sunt numai câțiva dintre tinerii de nădejde și militarii responsabili care ne-au fost recomandați de comandanții lor ca fiind "cei mai buni dintre cei buni".

Pentru că suntem la început de an, nu am să spun că există și militari care, dintr-un motiv sau altul, departe de a fi modele de comportament, produc uneori necazuri comandanților lor...

"Subordonații mei sunt oameni de încredere!"

La 1 decembrie 2002, **colonelul Dumitru Costache** a fost numit comandant al Regimentului 70 Geniu de Aviație. În urmă cu 30 de ani, după absolvirea școlii militare, fusese repartizat în aceeași unitate, pe funcția de comandant de pluton. A fost apoi, succesiv, comandant de companie, șef de stat major și comandant de batalion și șef de stat major al regimentului. Pentru un timp, a îndeplinit funcția de șef al Biroului Poliție Militară, la Statul Major al Forțelor Aeriene. Acum a revenit la prima iubire – unitatea o dată cu care a crescut.

– Domnule colonel, cum ați regăsit unitatea, întorcându-vă, de această dată în calitate de comandant, după un an și jumătate în care ați încadrat o funcție la nivelul eșalonului superior?

– Numirea în funcția de comandant al Regimentului 70 Geniu de Aviație a fost, pentru mine, o mare realizare. Am avut sentimentul că mă întorc acasă. Funcția de șef al Biroului de Poliție Militară mi-a oferit șansa de a cunoaște majoritatea unităților subordonate Statului Major al Forțelor Aeriene. Am călătorit mult, am cunoscut foarte mulți oameni, am auzit foarte multe idei interesante. Acum, în calitate de comandant, nu-mi rămâne decât să sintetizez ceea ce am găsit mai bun în fiecare dintre aceste unități și, cunoscând funcționarea de ansamblu a Statului Major al Forțelor Aeriene, să pun în practică acele idei care ar putea îmbunătăți modul de desfășurare a activităților. Evident, pentru reușita acestui demers, voi avea nevoie de susținerea și implicarea întregului personal al unității. Și am pe cine să mă bazez! Subordonații mei – colegii și prietenii mei – sunt oameni de încredere!

– Am întâlnit foarte mulți ofițeri tineri – locotenenți și sublocotenenți – la comanda subunităților.

– Fiind absolvenți ai Academiei Forțelor Terestre, există o serie de aspecte specifice lucrărilor de geniu care se desfășoară în unitățile Forțelor Aeriene, care nu au fost acoperite de pregătirea în școala militară. O dată ajunși în unitate, le oferim, însă, posibilitatea de a se specializa în lucrările genistice specifice Statului Major al Forțelor Aeriene. În bazele aeriene, unitățile de artilerie și rachete antiaeriene, precum și în cele de radiolocație, sublocotenenților li se încredințează, mai întâi, misiuni care presupun lucrări genistice de mică amploare, pentru ca, mai apoi, gradul de dificultate al misiunilor să crească treptat. Tinerii ofițeri răspund cu entuziasm tuturor provocărilor, dinamizând întregul proces de desfășurare a activităților.

– Care sunt, domnule colonel, prioritățile acestui an pentru Regimentul 70 Geniu de Aviație?

– Principala prioritate constă, la fel ca în fiecare an, în realizarea întregului plan de lucrări genistice al Statului Major al Forțelor Aeriene. Utilajele pe care le avem la dispoziție fiind destul de vechi, am demarat deja trecerea prin atelierul de reparații a principalelor categorii de tehnică ce vor participa la lucrările de amenajare genistică ale acestui an, astfel încât până în luna mai, când vom începe misiunile, acestea să fie în stare de operativitate. Tot pentru buna desfășurare a activităților, intenționez să obțin aprobarea Statului Major al Forțelor Aeriene pentru a-i putea selecționa din bazele de instrucție pe acei soldați care s-au specializat în viața civilă ca mecanici, excavatoriști, șoferi sau constructori. În felul acesta vom investi mai puțin timp și bani în specializarea soldaților. O altă prioritate constă în asigurarea celor mai bune condiții de cazare, echipare și hrănire pentru militarii în termen. Până în momentul de față nu am întâmpinat dificultăți în această privință, iar militarii sunt mulțumiți. Îmbucurător pentru aceștia este și faptul că, la sfârșitul stagiului militar, le acordăm adeverință care atestă experiența acumulată în lucrul cu anumite utilaje. Acestea îi vor ajuta în găsirea unui loc de muncă, în viața civilă. Pe cei mai buni dintre ei avem posibilitatea de a-i încadra, prin concurs, ca militari angajați pe bază de contract, dacă îndeplinesc condițiile legale.

În poligon, la distrugeri, fiecare activitate se desfășoară sub privirea vigilentă a comandantului de pluton

Pagină realizată de locotenent CIPRIAN PĂTRAȘCU

Dicţionar NATO

Rafale

1. **Tipul**: avion de interceptare, recunoaştere şi de luptă.
2. **Primul zbor**: 4 iulie 1986
3. **Producţia**: DASSAULT AVIATION (Franţa)

◆**Rafale B**: avion în dublă comandă destinat Forţelor Aeriene Franceze. Prototipul (B01) a efectuat primul zbor la 30 aprilie 1993.

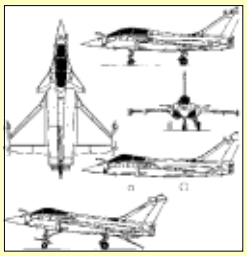
◆**Rafale C**: avion de luptă, în simplă comandă. Prototipul (C01) a efectuat primul zbor la 19 mai 1991.

◆**Rafale D**: avion de luptă, cunoscut sub denumirea "Rafale Discret".

◆**Rafale M**: avion în simplă comandă destinat Forţelor Navale Franceze. În proporţie de 80% are aceeaşi structură şi echipamente ca modelul Rafale C. Prototipul (M01) a zburat pentru prima oară la 12 decembrie 1991.

4. **Clienţi din NATO**: Franţa.

Caracteristici tehnico-tactice:
- Anvergura .....10,8 m;
- Lungimea .....15,27 m;
- Înălţimea .....5,34 m;
- Greutatea .....9.670 kg;
- Raza de acţiune.....1.055 km;
- Viteza maximă.....2 Mach;
- Motoarele.....2 x 72,9 kN.



SUKHOI Su-17, Su-20, Su-22

1. **Tipul**: avion de recunoaştere şi bombardament.
2. **Nume de cod NATO**: Fitter.
3. **Primul zbor**: 2 august 1966.
4. **Producţia**: SUKHOI.

◆**Fitter-C** (Su-17M): avion de atac în simplă comandă, operaţional din 1971. Este echipat cu două tunuri de 30 mm. Variante speciale: misiuni de recunoaştere (Su-17R, Su-20R), export (Su-20).

◆**Fitter-D** (Su-17M-2/M-2D): diferă constructiv de modelul Fitter C prin faptul că are fuzelajul mai lung cu 0,38 m şi mai înclinat cu 3 grade, pentru a lărgi câmpul vizual al pilotului în timpul zborului vertical.

◆**Fitter-G** (Su-17UM-3): avion de antrenament şi de luptă, în dublă comandă, cu capabilitate de luptă. Este echipat cu un singur tun de 30 mm.

◆**Fitter-H** (Su-17 M-3): avion de recunoaştere şi de atac în simplă comandă. Este echipat cu două tunuri de 30 mm, precum şi cu lansatoare de rachete R-60 aer-aer.

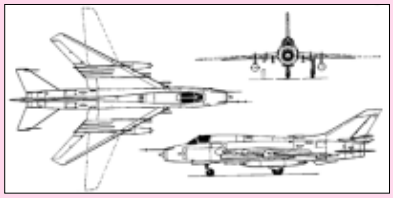
◆**Fitter-K** (Su-17M-4, Su-22M-4): este un avion în simplă comandă. A efectuat primul zbor în 1981.

◆**Su-22U:** avion de antrenament, în dublă comandă. Fuzelajul a fost modificat pentru a mări capacitatea rezervoarelor de combustibil.

◆**Fitter-F** (Su-22): variantă destinată exportului, a modelului Su-17 M-2. Prevăzut cu 2 tunuri calibru 30 mm, precum şi cu lansatoare de rachete R-3, aer-aer.

◆**Fitter-J** (Su-22M-3): are aceeaşi construcţie ca modelul Su-17M-3, cu deosebirea că are motor Tumansky R-29 şi este echipat cu lansatoare de rachete R-3, aer-aer.

5. **Clienţi din NATO:** Cehia, Ungaria, Polonia, Slovacia, Germania.



Caracteristici tehnico-tactice
- Anvergura ..... 13,8 m;
- Lungimea ..... 18,75 m;
- Înălţimea ..... 5,00 m;
- Greutatea ..... 10.000 kg;
- Raza de acţiune ..... 685 km;
- Viteza maximă ..... 2.220 km/h;
- Motorul ..... 110 kN.

1. Tipul: avion de luptă şi de antrenament.
2. Numele de cod NATO: Frogfoot.
3. Primul zbor: 22 februarie 1975.
4. Producţia: SUKHOI.

◆**Frogfoot-A** (Su-25): avion de luptă, în simplă comandă, destinat suportului aerian la joasă înălţime, în zone greu accesibile. Varianta pentru export: Su-25K.

◆**Frogfoot-B** (Su-25UB, Su-25UT): avion de antrenament, în dublă comandă. Este dotat cu un nou tip de antenă radar. Prototipul a efectuat primul zbor la 6 august 1985. Varianta destinată exportului: Su-25UBK.

◆**Su-25UTG**: este modelul Su-25UT prevăzut cu cârlig pentru aterizarea pe portavion.

◆**Su-25UBP**: avioane de antrenament obţinute prin convertirea a zece aparate Su-25UB, pentru a putea fi utilizate la exerciţii de aterizare pe portavion.

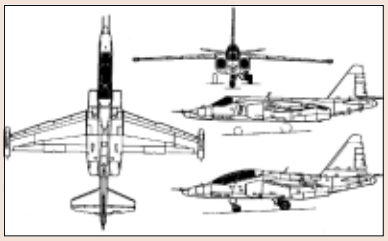
◆**Su-25T/TM**: avion de luptă anti-tanc. A efectuat primul zbor la 17 august 1984.

◆**Su-25BM**: avion de antrenament folosit pentru tractarea ţintelor în exerciţiile de trageri cu rachete. Are construcţie identică cu cea a modelului Frogfoot-A.

Su - 25

5. Clienţi din NATO: Cehia, Slovacia, Bulgaria.

Caracteristici tehnico-tactice
- Anvergura .....14,36 m;
- Lungimea .....15,53 m;
- Înălţimea .....4,80 m;
- Greutatea .....9.500 kg;
- Raza de acţiune .....1.250 km;
- Viteza maximă .....975 km/h;
- Motoarele .....2 x 44,18 kN.



Următoarea pagină a Dicţionarului NATO va fi dedicată aeronavelor:

❒Super Etendard
❒Tigre
❒UH-1

Pagină realizată de locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU

ŒCRIZA DE COMUNICAREÓ – CAUZE, EFECT ŞI POSIBILE SOLUŢII

Problema unui accident aviatic este, prin excelență, una "fierbinte" și complexă. Ea suscită un interes brusc mai multor categorii de public și fiecare dintre ele revendică un contact cât mai strâns și mai relevant cu evenimentul, orchestrând, sub aspect cazuistic și sociologic, o **"criză"** pe mai multe niveluri. Iar pentru a înțelege cât mai bine unde subzistă resursele prin care se poate gestiona o astfel de **"criză",** trebuie delimitate categoriile de public. Astfel, în cazul unui accident, primul dintre publicuri este format din deținătorii, juridici și morali, ai aeronavei: compania sau unitatea militară, precum și colegii membrilor echipajului. Ei se aflau în legătură cu cei implicați încă înainte de producerea evenimentului. Un alt public se formează, ad-hoc, din rudele și prietenii pasagerilor aflați la bord. Și, nu în ultimul rând, este vorba de publicul format din jurnaliștii interesați de evenimentul respectiv.

Paradoxal, pentru unele interpretări, echipele de cercetare tehnică și juridică a evenimentului sunt ultimul dintre publicuri, ca intrare în acțiune!

Acest mod de abordare a problemei, asupra căruia se oprește articolul de față și care este orientat spre rezolvarea **"crizei",** consideră grupul desemnat pentru cercetarea evenimentului tot ca pe un public.

Și, pentru ușurarea demonstrației, vom considera publicurile drept **vectori ai crizei de comunicare.**

După producerea accidentului aeronautic, se declanșează un stres emoțional care necesită, pentru echilibrare, o mare cantitate de informații. Criza de comunicare se instalează rapid tocmai din cauza lipsei de informații. În acest proces, "captatorii" de date sunt jurnaliștii. Ei sunt, ca și echipa de cercetare la fața locului, investigatori profesioniști, desigur, în sensul anchetei de presă. Fără a eroda, căutși de puțin, această performanță, trebuie precizat că, de multe ori, jurnaliștii pot fi influențați, mai mult ori mai puțin, de **emoțiile** societății, ale oamenilor pentru care urmează să publice informații. La rândul lor, nici membrii comisiilor oficiale de investigare nu sunt absolut "reci". Ei pot fi influențați de presiuni politice, economice sau tehnico-științifice locale, de ambiții și orgolii mărunte.

În aceste condiții, denumirea de **actori ai comunicării** pentru cei aflați, prin forța împrejurărilor în relație, este justificată.

Criza de comunicare, despre care vorbeam mai sus, se produce din cauză că una dintre părți, despre care **se crede** că are suficiente informații despre eveniment, nu face față cererilor de date pretinse de celelalte publicuri, în special de jurnaliști. Este întrucâtva justificat ca cei dintâi să manifeste prudență în a comunica informații în ritmul cerut de ceilalți. Dar trebuie înțeles că discrepanța și conflictul nu se produc între grupuri (cu normele lor de activitate), ci în planul imaterial al **intereselor,** care nu mai sunt corect înțelese. Pe de o parte, este **interesul public** față de eveniment, interes absolut justificat. Societatea trebuie să afle ce se întâmplă în mijlocul ei și, în funcție de aceasta, ce măsuri trebuie să-și ia ca reacție, ca protecție. Pe de altă parte, există **interesul publicului,** să-l numim **atracția** pe care o au indivizii pentru un anumit subiect. În această zonă intervin, fără o rea intenție, spectaculosul, noutățile neobișnuite, fiorul dramatic dat de o întâmplare și, în consecință, o curiozitate maximizată pentru detalii.

Cum spuneam, mediatorii între locul evenimentului și curiozitatea publică sunt jurnaliștii. La fel, mediatorii între eveniment și datele importante care trebuie să determine reacții adecvate ale societății, ale indivizilor, sunt tot jurnaliștii. Iar aceștia sunt, și ei, oameni. Au sensibilități proprii în fața unei nenorociri, dar, ca profesioniști ai comunicării, ei au (sau ar trebui să aibă) deprinderi formate pentru a surprinde orice detaliu, orice inadvertență între ceea ce primesc ca informație oficială și ceea ce pot constata **cu propria lor pricepere și sensibilitate.**

În jurul unui accident, lumea se împarte în două categorii: cei care vor să afle ce s-a întâmplat, cu cât mai multe detalii, și cei despre care se crede că dețin informații. Din minut în minut, din oră în oră, dezechilibrul între ce se cere și ce se oferă crește. Actorii comunicării se angajează, astfel, în **"criză".** Pentru jurnaliștii presei scrise, tensiunea crește o dată cu apropierea timpului limită de finalizare a ediției, cerut de intrarea în tipografie. Reporterii televiziunii se precipită și ei pentru a încadra ultimele știri în edițiile principale ale telejurnalului. La fel și cei de la radio. Dintre toți, însă, cei din presa scrisă resimt cel mai puternic trecerea minutelor. Ziarul lor va apărea după 14–16 ore. În acest timp, totul se poate schimba. Ei riscă să rămână în urma televiziunii și a radioului, care vor avea posibilitatea reactualizării informațiilor. Jurnaliștii presei scrise trebuie înțeleși: în lipsa unor informații consistente, ei vor completa narațiunea cu elemente din baza de date a redacției, cu spusele diferiților "martori" care își explică în felul lor evenimentul ce le-a trecut prin fața ochilor și pe care l-au prezentat în felul lor. Și, pentru ca povestea să fie satisfăcătoare interesului manifestat de cititori, toată relatarea este ranforsată cu ideile, bune sau rele, care circulă în acel moment în societate, redate prin formule deja consacrate, gen "din surse bine informate aflăm..." ori "surse care doresc să-și păstreze anonimatul relatează că...". Și totul pornește de la lipsa unor informații satisfăcătoare pentru presă!

La sursă, cei care trebuiau să informeze mass media invocă rigoarea activității lor oficiale, faptul că nu pot da informații neverificate și, mai ales, că **tot ce se știa a fost deja spus.** Activitățile următoare de cercetare vor furniza, dacă este posibil, și alte date **ce vor fi comunicate publicului.**

Motorul crizei de comunicare este, de acum, **credibilitatea** oficialilor! Evident, atunci când în spatele unui accident aviatic este o instituție militară, entitate care , tradițional, operează într-o zonă cu o minimă transparență către public, credibilitatea multora dintre afirmațiile despre accident este, apriori, redusă.

Să încercăm, acum, o conexare a tuturor ideilor prezentate mai sus:

- un eveniment major formează ad-hoc publicuri puternic motivate;
- cercetarea riguroasă a evenimentului impune un timp îndelungat (uneori până la mai mulți ani, pentru catastrofe aviatice);
- urmând interesul publicului, jurnaliștii au tendința de a "presa" furnizarea de informații;
- cei implicați au tendința de a nu difuza informațiile pe care le consideră defavorabile lor;
- reacția publicului larg este preponderent emoțională și, de regulă, defavorabilă instituțiilor oficiale.

Primul rezultat al acestui proces este, așa cum am văzut, criza de comunicare, cu următoarele consecințe posibile:

- un grav prejudiciu de imagine pentru instituția în cauză;
- creșterea credibilității **narațiunilor,** în defavoarea mesajelor oficiale, importante pentru interesul public.

Deficitul de imagine atrage după sine diminuarea resurselor de încredere – și nu numai – pe care este dispusă societatea să le acorde instituției respective. Spre exemplu, un accident în perimetrul aviației militare, prost gestionat mediatic, va îndepărta, pentru un timp, persoanele care își doreau o carieră în domeniu, va descuraja susținerea financiară și politică.

Toate acestea pun în ecuație – și în discuție! – implicarea directă a personalului afectat de o criză mediatică, știindu-se că există structuri specializate pentru contactele cu mass-media: purtătorii de cuvânt ai unităților și birourile de presă ale armatei.

Ce pot face, cu alte cuvinte, militarii atunci când sunt asaltați de jurnaliștii interesați de un accident aviatic? Soluțiile pe care le sugerăm sunt uzuale în toată lumea militară. Ele sunt recomandate și în situațiile pentru care se aplică restricții de comunicare (operații în cooperare, război etc.), și anume:

- Chiar dacă dialogul se desfășoară într-un moment puternic marcat emoțional, jurnaliștii trebuie să fie asigurați că vor primi informații **suficiente** și cu o transparență maxim **posibilă,** respectându-se prevederile legii privind liberul acces la informațiile publice;
- Orice informație, pentru care există aprobarea de a fi făcută publică, potrivit legii, poate fi detaliată (nu **lungită!)** prin exprimarea ei în termeni pe care jurnalistul să-i înțeleagă și să-i poată dezvolta, fără erori, atunci când își va construi relatarea sa pentru cititori;
- Jurnalistul trebuie considerat ca un partener, de către toți militarii din preajma sa, și nu un ins care "își bagă nasul" în secretele instituției. Simțindu-se prețuit astfel, fiecare om de presă se va solidariza cu armata și cu rigorile ei!

Pentru a întări afirmațiile noastre, alegem două exemple de relație inabilă cu presa, în jurul unor accidente aviatice cunoscute.

Mogoșești, 1 septembrie 1995.

"Elicopterul a decolat de pe Aeroportul Iași la orele 13.41, cu destinația București, deși condițiile de zbor erau extrem de grele – ploaie, vânt și ceață densă. De asemenea, aparatul a dispărut de pe ecranele **radarelor de urmărire". (Ziua",** nr. 370/1995).

Dar condițiile de zbor nu erau "extrem de grele". Aeroportul Iași nu avea **radare de urmărire** pe rută și nici elicopterul nu avea transponder!

Mai departe. "Din declarațiile **martorilor oculari** rezultă faptul că elicopterul a avut o **defecțiune tehnică,** pentru că motorul său se auzea **neregulat". (Ziua",** nr. 370/1995).

De unde știau martorii oculari care este sunetul motorului, de fapt al **motoarelor,** unui elicopter Mi-17 atunci când funcționează normal, adică "regulat"?!

"Au fost găsite cele **patru cutii negre** ale aparatului de zbor și urmează ca ele să fie analizate de comisia de specialiști..." **("Ziua",** nr. 371/1995).

Or, elicopterul Mi-17 are în dotare numai un înregistrator al parametrilor de bord pe suport fotosensibil (film), de tip SARPP – 12 DM, și un **magnetofon,** pentru înregistrarea convorbirilor dintre organele de trafic cu membrii echipajului și a convorbirilor prin intercomunicație ale membrilor echipajului.

"S-a făcut plinul rezervorului cu 500 de litri de benzină...". **("Ziua",** nr. 371/1995).

Motoarele elicopterului Mi-17 funcționează cu petrol de aviație.

Putem aprecia, cu ușurință, folosirea unor termeni comuni publicului, în legătură cu atmosfera din jurul accidentului: **benzină** (inflamabil!); mers **neregulat** al motorului (asociere automobilistică); dar și detalii care par a fi izvorâte dintr-o documentare tehnică: **patru cutii negre, radar de urmărire...**

Putem scuza greșelile jurnaliștilor, dar observăm lipsa unor informații **absolut nerestricționate** care au lipsit din ceea ce li s-a transmis de către oficiali.

La acest punct critic, vom transcrie chiar o declarație oficială, făcută la BBC, prematură față de concluziile comisiei de anchetă, într-un alt accident aviatic: catastrofa de la Balotești.

"...**personal,** împărtășesc ideea unei greșeli de pilotaj. Din 4 accidente produse, 2 sunt din cauza greșelilor de pilotaj (...) Avioanele AIRBUS sunt topul în materie de tehnologie aviatică și susținem sus și tare că avioanele sunt în continuare foarte bune". (Comandantul de detașament Airbus, TAROM).

Din start, se poate remarca inadvertența principală: comandantul de detașament, poziție superioară în ierarhia unei companii, nu poate da declarații **personale** presei despre firmă și obiectul său de activitate și, cu atât mai puțin, într-o situație de criză! În plus și absolut șocant pentru circumstanțele date, acesta face către un post de radio o adevărată declarație publicitară, din poziția unui profesionist în domeniu, **produsului comercial** Airbus!

În concluzie, gestionarea unei crize mediatice este o tehnică prin care se oferă, cu transparență maxim posibilă, cât mai multe informații clare pentru interesul societății și al publicurilor afectate, în așa fel încât să nu declanșeze "narațiuni" speculative.
Neacademic, dar concis: în informarea publică nu se "aruncă pisica" în curtea altcuiva, dar nici nu se dau verdicte emoționale, înaintea concluziilor științifice. Criza de comunicare se detensionează printr-o informare oportună și, pe cât este posibil, completă, precum și prin invitarea publicurilor la rațiune!

Comandor MIRCEA IONESCU

Nota redacției: Ideile și opiniile din acest material sunt rodul experienței personale a autorului, rezultatele cercetării domeniului de către domnia sa.

SFATUL MEDICULUI

Acumularea şi efectele oboselii

Oboseala este rezultatul funcţionării prelungite sau excesive a unui organ sau a unui organism, care se traduce prin diminuarea performanţelor fizice şi psihice, a activităţii în general, ce survine ca răspuns la unul sau mai mulţi factori restrictivi sau solicitanţi din mediul înconjurător. Există o oboseală normală, rezultată din activitatea obişnuită a individului, şi o oboseală foarte accentuată, legată de o activitate deosebit de solicitantă. În orice caz, recuperarea după o stare de oboseală ţine atât de încetarea factorilor etiologici, cât şi de calitatea somnului regenerator pe care individul îl poate avea. Trebuie, deci, identificate sursele oboselii, efectele asupra organismului şi posibilităţile de recuperare ulterioare.

Principala dificultate pentru a înţelege oboseala constă în faptul că factorii inductori ai oboselii sunt multipli şi interactivi. Aceeaşi stare de oboseală poate rezulta din cauze foarte diferite, dar efectele sunt constante şi binecunoscute: somnolenţă, iritare, scăderea puterii de concentrare, motivaţie scăzută, memorie deficitară. Când acestea survin în timpul activităţilor desfăşurate la sol, ele au consecinţe negative. În zbor, însă, au consecinţe dezastruoase! Problema oboselii se pune cu atât mai acut cu cât factorii generatori sunt mai numeroşi, mai puternici, mai durabili, şi cu cât posibilităţile de odihnă sunt mai limitate.

Având în vedere că principalul remediu al oboselii îl constituie somnul, vom încerca să dezvoltăm, în rândurile următoare, câteva consideraţii cu privire la acesta.

Misiunile Forţelor Aeriene necesită un nivel ridicat şi prelungit de vigilenţă şi performanţă cognitivă şi psihosomatică. Interacţiunea dintre perioada de pregătire, zbor şi ritmul circadian este prima condiţie a performanţei.

La om sunt numeroşi parametrii fiziologici şi biologici care urmează un ritm circadian. Aceşti parametri se supun acţiunii sincronizatorilor externi, cum ar fi: alternanţa zi-noapte, factori socio-culturali (ritmul activitate-repaus, ritmul luării meselor etc.). Unul din ritmurile cele mai evidente este acela al stării de veghe (vigilenţa). În cele 24 de ore se disting: două perioade de hipovigilenţă – între orele 14–16 şi orele 2–5, şi două perioade de hipervigilenţă – între orele 10–12 şi 20–22.

Ritmul veghe-somn este supus unei variaţii considerabile de la un individ la altul, atât în ce priveşte somnul de noapte, cât şi în ceea ce priveşte ora de adormire şi aceea de trezire. Astfel, 10% din populaţie are nevoie de peste 9 ore de somn în 24 de ore pentru a nu-şi diminua performanţele. 10% din populaţie reprezintă indivizii numiţi "de seară", care obişnuiesc să se culce foarte târziu (ora 2–3), dar se şi trezesc foarte târziu (după ora 12). Ei sunt foarte eficienţi seara, dar deloc dimineaţa. 10% reprezintă indivizii "de dimineaţă" – ei obişnuiesc să se culce foarte devreme (ora 21) şi să se trezească foarte devreme (ora 4). Aceştia sunt foarte eficienţi dimineaţa şi foarte puţin sau deloc seara.

Din punct de vedere practic, este important ca fiecare să cunoască numărul de ore de somn necesare pentru a evita oboseala, lipsa de performanţă, starea de disconfort. Este important de ştiut că, din punct de vedere fiziologic, deficitul de somn trebuie recuperat. Pentru a anihila starea de oboseală, individul trebuie să doarmă, pe lângă timpul său normal de somn, şi orele de somn pierdute anterior.

Această recuperare este indispensabilă, dar se poate efectua într-una sau mai multe nopţi. De altfel, recuperarea somnului poate fi parţială – un somn de 10–15 minute permite întârzierea scăderii performanţei şi apariţia oboselii. În schimb, a dormi în plus înaintea unei misiuni, când nu există un deficit de somn, este ineficace.

Efectele zborurilor de lungă durată şi ale operaţiunilor continue sau susţinute se acumulează în mod negativ prin decalajul veghe-somn, fragmentarea somnului, alimentaţia dezordonată, tensiunea acumulată în timpul acestor zboruri – ceea ce reprezintă dificultăţi reale de recuperare.

Apare, în consecinţă, un risc crescut de a obţine un efect cumulat masiv şi rapid al acestor factori. Privarea de somn recuperator suficient se traduce prin scăderea vigilenţei şi a capacităţii de atenţie. Performanţele cognitive sunt cu atât mai afectate cu cât misiunea este de durată mai lungă, este mai monotonă sau, din contră, mai complexă. Individul va manifesta tulburări ale dispoziţiei, ale comportamentului, riscante pentru securitatea zborului. Această ameninţare este cu atât mai gravă cu cât somnul este necesar persoanei obosite fără ca ea să-şi dea seama în realitate. De exemplu, înregistrarea activităţii cerebrale a unui şofer ce rula pe autostradă a pus în evidenţă existenţa unor mici perioade de somn care, în durată acumulată, au însumat aproximativ şase minute. Ştiind că aceste micro-somnuri sunt sinonime cu scăderea drastică a capacităţii de atenţie, se pot măsura consecinţele asupra siguranţei traficului. Prin extrapolare, în ceea ce priveşte zborul, se pot uşor imagina consecinţele catastrofale asupra siguranţei zborului şi a reuşitei misiunii, cu atât mai mult cu cât un pilot aflat în simplă comandă poate opera într-un context de "linişte" din punct de vedere al comunicaţiilor radio.

Concluzii practice:

În cursul unor misiuni şi operaţii cu caracter prelungit (continuu în situaţie de război), trebuie asigurat somnul imediat ce este posibil, chiar pentru scurte perioade de timp (20–30 de minute), ştiind că perioadele de somn cele mai odihnitoare sunt cele situate între orele 3 şi 6 sau între orele 16 şi 18 şi că, mai ales aceste perioade de somn, sunt urmate de o perioadă de inerţie de aproximativ 30 de minute după trezire.

La ajutorul farmacologic se poate recurge în anumite situaţii: pentru a facilita resincronizarea ritmurilor biologice, pentru a induce un somn înaintea unei misiuni nocturne sau între două misiuni, pentru a menţine sau prelungi starea de veghe. Se poate folosi o asociere de medicamente pentru a induce somnul, ziua, şi a menţine performanţa şi starea de vigilenţă, noaptea.

Această gestionare farmacologică a timpului de repaus şi de activitate nu trebuie să fie o iniţiativă personală. Prima decizie, constând în administrarea unui medicament pentru inducerea somnului sau a menţinerii stării de veghe, este de competenţa exclusivă a medicului.

Colonel dr.
ALEXANDRU ELIAD,
medic-şef al Statului Major
al Forţelor Aeriene

PE FILIERA INDIRECTĂ

În prima decadă a lunii decembrie 2002, la Şcoala Militară de Maiştri şi Subofiţeri a Forţelor Aeriene, din Mediaş, a avut loc festivitatea de absolvire a unei noi promoţii de maiştri militari pe filiera indirectă. Cu această ocazie, un număr de 18 absolvenţi ai primului modul de pregătire au fost înaintaţi la gradul de maistru militar clasa a V-a.

Admiterea şi şcolarizarea, pe o perioadă de doi ani, a foştilor militari angajaţi pe bază de contract le-au oferit acestora şansa de a se perfecţiona şi de a dobândi un statut socio-profesional nou – acela de cadru militar.

Comandorul Marian Milea, comandantul Şcolii Militare de Maiştri şi Subofiţeri a Forţelor Aeriene, i-a felicitat şi îndemnat să-şi îmbunătăţească permanent cunoştinţele de specialitate şi deprinderile practice, pentru a putea fi la înălţimea încrederii ce li s-a oferit.

Le dorim succes pe drumul început şi cât mai multe realizări!

Locotenent-comandor
DAN HAGEANU

Sub puterea Sfântului Duh

După cum este ştiut, de Ziua Botezului Domnului – Boboteaza –, creştinii au participat la Sfânta Liturghie şi la slujba de sfinţire a apelor. Personalul din unităţile şi instituţiile din Forţele Aeriene, care a dorit şi a avut posibilitatea să fie prezent la această înălţătoare manifestare, s-a aflat în lăcaşele de cult din cartierele în care locuiesc, din apropierea cazărmilor sau chiar din incinta acestora.

În unele oraşe şi comune, cadrele şi salariaţii civili care se aflau în concediu sau în ture libere s-au dus la biserică împreună cu alţi membri ai familiei pentru a fi de faţă la una dintre cele mai impresionante slujbe de început de an: sfinţirea apelor.

La Statul Major al Forţelor Aeriene, la serviciul religios oficiat de preotul George Manea, au luat parte generalul-locotenent Constantin Gheorghe, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, şi locţiitorii săi, şefi de compartimente, cadre militare şi salariaţi civili.

DIALOG CU CITITORII

Comandor (r) VASILE IURAŞCU: Suntem receptivi la ideea dumneavoastră de a întocmi pentru Dicţionarul personalităţilor din aeronautică, alături de alte fişe elaborate până acum prin strădania dumneavoastră, şi pe cele ale camarazilor din elita pionierilor elicopteriştii din România: Ion Ghinea ("Baronul"), Iulică Vasile şi Constantin Nae, nume de referinţă în prima unitate de acest gen, înfiinţată la Alexeni, în 1965, şi al cărei prim comandant aţi fost.

Căpitan-comandor (r) ing. MARIN IOVĂNEL: Nu mai puteţi procura revista noastră de la unitatea de aviaţie din Craiova, care vă asigura, până acum, unul-două numere. V-am pregătit un set din apariţiile cele mai recente, pe care vi-l punem la dispoziţie prin bunăvoinţa domnului comandor (r) Ion Morariu. În ceea ce priveşte invitaţia pe care aţi făcut-o, de a veni la filiala ARPIA din oraşul dumneavoastră pentru a rezolva unele probleme privitoare la viitoarea Enciclopedie a aeronauticii române, un redactor al publicaţiei noastre se va deplasa la Craiova cât mai curând cu putinţă.

Colonel ION CIUBOTARIU: Vă aşteptăm la redacţie pentru a consulta unele lucrări şi a vă oferi câteva reviste în care este evocată personalitatea lui Constantin Bâzu Cantacuzino, precum şi fotografia solicitată, pe care ne-a pus-o la dispoziţie Muzeul Aviaţiei.

Sublocotenent RĂZVAN TOADER: Reforma învăţământului în Forţele Aeriene în 2003 – ne-a informat compartimentul de specialitate – cuprinde şi înfiinţarea Şcolii de Aplicaţie a Forţelor Aeriene prin comasarea şcolilor de aplicaţie ale armelor, refacerea planurilor de învăţământ şi a programelor analitice în toate instituţiile subordonate, eliminându-se tematicile redundante şi suprapunerile, renunţând la discipline fără efect în pregătirea de specialitate. Refacerea va avea în vedere şi corelarea pregătirii cu cerinţele de aderare la NATO, colaborarea cu SUA, Anglia şi Franţa fiind foarte bună pe această linie.

Comandor (r) IOAN SĂBĂU: De la evenimentul ce era să se producă în zbor, şi pe care l-aţi evitat, trecând prin atâtea peripeţii, se împlinesc, în curând, 50 de ani. Amintirile vă sunt însă proaspete, de parcă totul s-ar fi petrecut ieri. Le reproducem, pe scurt:

"Trimis într-o misiune, împreună cu un maistru specialist, pentru a încerca, noaptea, o parașută luminoasă, în urma unui incident produs la cilindrul acesteia, în timpul pregătirii lansării, alarmat de strigătele maistrului, aflat în cabina a doua, speriat că parașuta s-ar putea aprinde și incendia avionul, pilotul a adus, în cel mai scurt timp, de la 2.000 m înălțime, avionul PO-2 la aterizare. În cabină, iluminarea aparatelor era ca și inexistentă, lămpile de poziție nu mai funcționau, iar proiectorul de aterizare nu era pus în funcțiune. Avionul nefiind echipat cu parașute de salvare, este lesne ce s-ar fi putut întâmpla dacă ar fi luat foc în aer".

DIALOG CU CITITORII

Rememorări tulburătoare

Spre sfârşitul anului trecut apărea, la Braşov, o carte realizată de trei veterani de frunte ai aviaţiei noastre militare: **generalul de flotilă aeriană (r) ing. Vladimir Stângaciu, comandorul (r) dr. ing. Sixtus-Nicolae Maxim** şi **căpitan-comandor Eufimie Zaharcu**.

Lucrarea, intitulată MIC SUPLIMENT ISTORIC AERONAUTIC, întrunește scurte povestiri din viața autorilor, dar și a altor camarazi de-ai lor, fapte și întâmplări petrecute în timpul școlii, al instruirii în zbor și, cele mai multe, din vremea războiului. De la hidroaviație la aviația de bombardament – sunt descrise, cu condeie meșteșugite, o serie de evenimente de mare încărcătură emoțională, consumate la manșa aparatelor de zbor, aspecte pline de învățăminte pentru piloții de ieri, de azi și de mâine. Din acest motiv, volumul captivează cu fiecare pagină parcursă. Nu numai pe cititorul avizat, aviatorul militar de pe timpuri sau înregimentat azi în bazele aeriene, ci și pe cel fără nici o legătură cu meseria zborului. Meritul, prin substanța relatărilor, aparține celor trei, dar, din câte am înțeles la lansarea cărții, petrecută nu cu mult timp în urmă într-o ședință ARPIA, la București, un plus de aport îl are domnul doctor-inginer Maxim, pe care am avut onoarea să-l cunoaștem personal. El este și autorul, pe lângă multe alte povestiri, al uneia din cele mai tulburătoare relatări, cea referitoare la ultima misiune de luptă – din cele 33 efectuate în campania din Est – din 28 noiembrie 1942, între Cotul Donului și Stalingrad, când avionul de bombardament pe care-l comanda a fost incendiat, iar pilotul a fost nevoit să sară cu parașuta, căzând prizonier.

Prin intermediul noii apariții, cititorul face cunoștință cu o serie de evenimente dramatice, ale căror eroi au fost figuri mai mult sau mai puțin cunoscute ale aviației noastre militare.

Nu mai puțin palpitante sunt momentele evocate de generalul (r) ing. Stângaciu de pe vremea când a făcut parte din hidroaviație, un domeniu mai puțin abordat în literatura de specialitate. Paginile scrise de reputatul aviator – un mare performer al unor zboruri în situații limită, precum și al unor raiduri de rezonanță mondială – certifică o suită de calități cu totul și cu totul excepționale: curaj, stăpânire de sine, dârzenie, inventivitate, altruism.

Cu câțiva ani în urmă, un om de o rară modestie, în pofida vastei sale experiențe de front – 172 de misiuni de luptă cu avioane de bombardament orizontal și în picaj –, participant la ambele campanii, dar și la dezvoltarea aviației militare de după război, își depăna amintirile în presa militară. Unele au văzut lumina tiparului, altele nu. Le regăsim acum în lucrare, purtând girul personalității celui ce a fost Eufimie Zaharcu, pilot, instructor de zbor, comandant de escadrilă și de regiment, care a făcut din profesia sa un crez de viață, pe care a dedicat-o, în mod strălucit, prestigiului aeronauticii române, formării unor noi și viguroase contingente de aviatori.

Sunt memorabile meditațiile sale din finalul relatării "Confuzia" când, cu amărăciune, constată că "destinul a vrut altfel", adică nu el să fie cel ce a pierit în luptă, ci camaradul său. Și, în continuare, absolut senzațional: "Nu îmi era destinat să trec în rândul eroilor pentru Patrie...". Eufimie Zaharcu considera jertfa supremă o favoare. Ce poate fi mai nobil și mai frumos?

Pagină realizată de PETRE BÂNĂ

Tun laser aeropurtat

Specialiştii companiei Boeing au finalizat activităţile destinate modificării unei aeronave Boeing 747-400, componentă a programului Airborne Laser (Laser Aeropurtat), pentru Forţele Aeriene ale Statelor Unite ale Americii. Aeronava va efectua un zbor test de la Kansas la Baza Aeriană Edwards, California, unde va fi echipată cu un sistem laser de înaltă putere, destinat doborârii rachetelor balistice imediat după lansarea acestora. Principiul armei este de concentrare a unei raze laser de înaltă putere pe rezervorul de combustibil presurizat al rachetei, determinând distrugerea acesteia.

Programul demonstrativ Airborne Laser, care ţine de domeniul tehnologiei avansate pentru forţele aeriene, este destinat creării unui sistem de distrugere a rachetelor balistice.

Activitatea de modificare a aeronavei Boeing 747 a început în urmă cu patru ani, iar primul zbor a fost efectuat în iulie 2002. (Aviation Flash)

Manifestare omagială la Paris

Centrul Cutural Român din Paris, împreună cu Biroul Ataşatului Militar din Ambasada României, au organizat, în capitala Franţei, conferinţa intitulată **"Un secol de cooperare franco-română în domeniul aeronauticii"**. În intervenţiile lor, **generalul Iosif Rus,** preşedintele Asociaţiei Române pentru Propaganda şi Istoria Aeronauticii, consilier al ministrului apărării naţionale, şi **comandorul Paul Sandachi,** directorul Muzeului Aviaţiei din Bucureşti, şi alţi participanţi au evocat momente importante ale relaţiilor dintre România şi Franţa în domeniul aeronauticii, impactul acestora asupra dezvoltării relaţiilor politico-economice dintre cele două ţări, aspecte ale activităţii în Franţa a unor mari personalităţi ca Vuia, Goliescu, Coandă, Stoicescu, Carafoli. În acelaşi timp, s-a relatat despre relaţiile celebrului pilot şi constructor de avioane francez Louis Blériot cu mediile de specialitate din România, precum şi despre relaţiile de prietenie ale acestuia cu diverse personalităţi din aeronautica română: Vasile Rudeanu, George Valentin Bibescu, Andrei Popovici, Gheorghe Bănciulescu, Henri Coandă.

În cadrul conferinţei au fost prezentate lucrările: **"Traian Vuia şi avioanele sale profetice" ("Traian Vuia et ses avions prophétiques"),** de generalul Iosif Rus şi comandor Paul Sandachi, ediţie bilingvă română-franceză, şi **"Louis Blériot şi aeronautica română",** de comandor Paul Sandachi, dr. Cristian Crăciunoiu, dr. Valeriu Avram, ambele editate anul trecut.

Cu această ocazie a fost organizată şi expoziţia intitulată **"Un secol de cooperare franco-română în domeniul aeronauticii – Pasărea Măiastră",** geniala operă a marelui Brâncuşi fiind montată, în premieră absolută, în centrul cultural. Expoziţia a cuprins 45 de panouri ilustrând istoria relaţiilor franco-române în domeniul aeronauticii, aspecte de natură tehnică, dar şi de natură politică şi economică. Au fost prezentate, de asemenea, unele documente inedite, precum zborul pilotului francez Louis Blériot la Bucureşti (18 decembrie 1909), colaborarea dintre savantul român Henri Coandă şi marele matematician francez Albert Metral la definirea "Efectului Coandă", cooperarea dintre oficialităţile române şi cele franceze la înfiinţarea şi funcţionarea primei companii de navigaţie aeriană, devenită Compania AIR FRANCE. Expoziţia a inclus şi o colecţie de carte poştală rară pe teme de aviaţie, ale cărei exponate aparţin **inginerului Mihai Chiroiu**. Acestea au fost editate cu ocazia mitingului aviatic de la Vincennes, din mai 1931, eveniment dedicat Zilei Naţionale a Aviaţiei. În marea lor majoritate, cărţile poştale reflectă aspecte din aeronautica franceză în perioada sa de pionierat. Nu lipsesc cărţile poştale referitoare la Clément Ader, Louis Blériot, Adolphe Pegoud, părintele acrobaţiei aeriene, Bruneau Varilla, fraţii Léon şi Robert Morane.

Au participat comandorul Philippe Ollier din Statul Major al Armatei Aerului, ofiţeri din Ministerul Apărării al Franţei, domnii Lordereau Lucien, fost director de marketing aerospaţial (Franţa), Henri Krainik, secretar general al Airfreigh Institute (F.I.A.T.A.), şi un numeros public francez şi român. **(P.S.)**

S. C. Magica International Trade S.R.L.

LABORATORUL DE CERCETARE ŞI PRODUCŢIE SOFTWARE
Str. Aleea Callatis nr. 7, Sector 6, Bucureşti; Tel/Fax: 777.45.04, 408.60.25, 0722.402. 462
Ne puteţi vizita pe www. magica.ro
e-mail: info@magica.ro

Redacţia "CER SENIN"
Şoseaua Bucureşti-Ploieşti, km 10,5, sector 1, Bucureşti
Telefon/Fax: 021/231. 53. 82
E-m@il: cersenin@roaf.ro
B 222.03; C 1011.00

SECRETAR GENERAL DE REDACŢIE: căpitan CRISTIAN PREDA;
REDACTOR DE RUBRICĂ: locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU;

REDACTORI PRINCIPALI: PETRE BĂNĂ, NICOLAE RADU;
PROCESARE TEXTE: LEANA TUDORAN;
CORECTURĂ: ANDREIA LUNGU;

TEHNOREDACTARE: LUCIAN TEODORESCU;
FOTOREPORTER: ADRIAN SULTĂNOIU;
ADMINISTRATOR: sergent-major ANGELICA CIOBÎCĂ

TIP~RIT LA C.C.A. INTACT S.A.